Federazione Regionale USB Emilia Romagna

Mobilità Sostenibile: osservazioni al nuovo piano generale del traffico urbano (PGTU), adottato dal Comune di Bologna

Bologna, 05/03/2019

Premessa generale

È d'obbligo non eludere il contesto generale in cui ci troviamo da anni. Stiamo parlando dei tagli al Trasporto Pubblico ed agli enti locali più in generale. A questo dato si accompagna la liberalizzazione del settore e la progressiva privatizzazione delle aziende, con la messa a gara dei servizi pubblici di trasporto: tutto questo ha prodotto nel settore TPL, e di conseguenza per ogni progetto sulla mobilità, una situazione gravissima. È sotto gli occhi di tutti un deterioramento del servizio, parchi autobus inadeguati, aziende in perenne crisi e un inaccettabile peggioramento delle condizioni di lavoro dei lavoratori del settore.

Dietro a questo tipo di scelte non vi è di fondo una necessità economica, ma scelte politiche condivise da gran parte delle parti sociali: la logica del profitto è dominante nel settore TPL, giovandosi di una normativa caotica e di una strategia pubblica mirante al mero 'governare' il servizio lasciando in mano a tecnici e managers le scelte e le strategie, con l'unica indicazione politica della riduzione dei costi. Da anni il TPL è quindi privo di una vera

‘governance’, senza investimenti, in balìa dei tagli governativi e in mano ad un management di 'ragionieri' occupati solo a realizzare bilanci attivi fuori da ogni controllo reale relativo al servizio offerto ed al rispetto dei diritti del lavoro.
Ne è un esempio nella nostra Regione la stessa gara per l'affidamento del servizio ferroviario regionale, a distanza di pochi anni dalla fusione di FER e ATC, che aveva rappresentato un percorso di gestione unitaria del TPL regionale, riscorporando ora quanto appena unificato.
Sono emblematiche in questo senso sia il fallimento della deliberazione di ridurre le agenzie che la rinuncia a realizzare una grande azienda pubblica regionale, in favore della costruzione di una holding che tenga “al suo interno” tutte le contraddizioni presenti, facendo sempre salvo il diritto di ogni azienda, di ogni padroncino, di applicare trattamenti completamente diversi e discriminanti per migliaia di lavoratori che svolgono lo stesso lavoro ogni giorno.
Occorre ripensare questo modello e il fondamentale ruolo progettuale pubblico necessario nella gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale. Occorre che il lavoro e i cittadini/utenti tornino a far parte del progetto del Trasporto collettivo, a tutela del diritto alla mobilità e del diritto ad una città vivibile e sana (anche alla luce dei continui sforamenti dei parametri di inquinamento dell’aria).
Oggi alle organizzazioni sindacali viene invece riservato un ruolo marginale e di puro adeguamento alle decisioni che piovono dall'alto, scarsamente informate e prive di un riconosciuto e legittimato ruolo di rappresentanza sociale. Gli stessi vincoli sottoscritti nel Patto per il TPL regionale 2018-2020 sono di fatto elusi, e le aziende, che nei fatti determinano le scelte, si propongono come gli unici 'padroni' del TPL, fino ad arrivare a decidere le sedi di discussione e la stessa composizione dei tavoli.
Condizioni di sicurezza e tempi di percorrenza tpl, prezzo biglietto.
La priorità alla sicurezza sulla strada, obiettivo centrale del nuovo PGTU, passa attraverso un monitoraggio sui punti a rischio e la messa in opera dei necessari provvedimenti di messa in sicurezza, stiamo parlando delle pensiline, degli attraversamenti pedonali scarsamente visibili, della perimetrazione delle zone 30, delle piste ciclabili semplicemente “segnate a terra” anche nei tratti più difficili.
Ma l’altra faccia della sicurezza sono le condizioni di lavoro e di relativo benessere psico fisico del personale del TPL di cui lamentiamo il peggioramento delle condizioni, schiacciati da percorrenze diventate insostenibili, e quindi il relativo peggioramento del servizio.
In ultimo, ma non per importanza, la questione delle tariffe, da tempo sosteniamo che l’incremento o meno del trasporto collettivo abbia come fattore determinante il costo, abbiamo proposto e riproponiamo una diversa articolazione delle tariffe a tempo su biglietti orari, e ribadiamo che una politica del trasporto pubblico gratuito sia la risposta più efficace e coerente con il raggiungimento degli obiettivi che si prefigge il PGTU.
Corsie preferenziali e tempi di percorrenza
L’assenza di interventi mirati sul traffico sta rendendo purtroppo inevitabile l’aumento delle percorrenze dei bus, di fronte ad una situazione insostenibile che si scarica unicamente sugli autisti del servizio.
Oggi il rispetto delle percorrenze si basa, laddove a fatica si riesce a garantirlo, sull’assorbimento costante anche dei minuti previsti ai capolinea per consentire agli autisti un minimo di sosta o la possibilità di andare in bagno, minuti cui gli autisti rinunciano

sistematicamente nel tentativo, spesso vano, di garantire partenze regolari.
Riteniamo che si debbano definire norme più rigide sull'accesso alle corsie preferenziali ed è urgente riavviare interventi che favoriscano realmente la circolazione dei mezzi pubblici:
- ci pare un evidente controsenso autorizzare l'accesso alle corsie anche al car sharing, con quello che comporta potenzialmente questa scelta.
- occorre una riflessione critica sull'ipotesi di aprire le corsie riservate ai ciclisti, scelta che azzererebbe l'utilità delle corsie, finalizzate ad ottenere maggiore sicurezza e velocità al trasporto pubblico. Le piste ciclabili, compatibilmente con la struttura urbana esistente, devono essere corsie vere dove poter circolare ragionevolmente in sicurezza.
- è evidentemente contraddittoria l'idea di aree pedonali dove possa circolare un bus di 12 o 18 metri, rispetto agli obiettivi della sicurezza e della efficienza del TPL che sono al centro del PGTU.
- il progetto della tramvia può costituire una novità in questo senso solo se si tratta di un percorso in sede propria e/o fortemente protetta, rischiando altrimenti di avere un impatto positivo solo sul piano ecologico, senza alcuna efficacia in termini di sicurezza e di rapidità di circolazione.
Servono quindi interventi 'forti' che creino le condizioni basilari per ridurre in sicurezza le percorrenze, in assenza di ciò è velleitario ipotizzare aumenti degli utenti trasportati che contrastino l'uso del mezzo privato.
Sosta e parcheggi
Vi è stata una logica dell'accrescimento delle zone a pagamento, modalità a cipolla, spingendo il problema a cerchi concentrici e mettendo a "profitto" lo spazio pubblico urbano, con scarso impatto sull'utilizzo del mezzo privato, ne è esempio il fallimento di alcuni parcheggi di interscambio.